Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6061**

16. Wahlperiode 11. 07. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Jörg van Essen, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 3. Juli 2007 den Entwurf eines „Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes“ (Stand 27. Juni 2007) an Verbände der Verkehrswirtschaft und an die Fraktionen des Deutschen Bundestages verteilt. Gegenstand dieses Gesetzes ist die Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Handelt sich bei dem vorgelegten Entwurf um ein Privatisierungsgesetz im Sinne des Artikels 87e Abs. 3 Satz 3 des Grundgesetzes?
2. Kann man nach Ansicht der Bundesregierung davon sprechen, dass mit diesem Gesetz mittelbar auch die DB Fernverkehr AG, die DB Railion AG, die DB Regio AG und die Schenker AG teilprivatisiert werden?
3. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass es sich bei der Übertragung der Anteile an den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen um einen typischen Fall des Sicherungseigentums im Sinne des § 246 HGB handelt?

   Falls ja, welches sind dafür die tragenden Überlegungen?
4. Ist die Regelung in § 2 Abs. 4 des Entwurfs des Deutsche Bahn Privatisierungsgesetzes (DBPrivG-E), wonach zwischen der Deutsche Bahn AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge bestehen können, mit den Mindest-Unbundling-Vorschriften des Europäischen Rechts vereinbar, und wenn ja, aus welchen Gründen?
5. Ist die Gestaltung des Trassenpreissystems der DB Netz AG und die Festsetzung der Trassenentgelthöhen eine Aufgabe, die nach Ansicht der Bundesregierung von der unabhängigen „entgelterhebenden Stelle“ im Sinne der Vorschriften des ersten Infrastrukturpaketes der EU wahrgenommen werden muss oder kann darauf vom Vorstand der DB AG über den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag Einfluss genommen werden?
6. Sind nach Ansicht der Bundesregierung Entscheidungen über die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz vom Einflussbereich des Beherrschungs- und Geschäftsabführungsvertrages erfasst oder handelt es sich um Entscheidungen, die von der DB Netz AG unabhängig zu treffen sind?

7. Ist die Unabhängigkeit der „entgelterhebenden Stelle“ der DB Netz AG so zu verstehen, dass die entsprechende Fachabteilung unabhängig agiert, also auch gegenüber dem Vorstand der DB Netz AG unabhängig ist oder ist sie so zu verstehen, dass die entsprechende Abteilung der DB Netz AG zwar gegenüber dem Vorstand der DB Netz AG weisungsabhängig bleibt, der Vorstand der DB Netz AG insoweit jedoch nicht vom Vorstand der DB AG angewiesen werden kann?

8. Bedeutet die Regelung in § 7 Abs. 1 Bundeseisenbahnstrukturgesetz (BESG), wonach sich der Wertausgleich nach dem bilanziellen Eigenkapital „bemisst“, dass der Wertausgleich dem in der Bilanz der Gesellschaft ausgewiesenen Eigenkapital exakt entspricht (also auf einen Blick ablesbar ist) oder sind zusätzliche Bewertungsvorgänge erforderlich?

9. Wir hoch wäre der Wertausgleich, den der Bund an die DB AG zu zahlen hätte, wenn die Bilanzen zum entsprechenden Stichtag den heutigen Bilanzen der DB AG, des DB-Konzerns und der Tochtergesellschaften entsprächen – mit anderen Worten: Wie viel müsste der Bund als Wertausgleich zahlen, wenn die Sicherungsübertragung zum jetzigen Zeitpunkt ausliefe?

10. Sind in der heutigen Bilanz der DB AG, des DB-Konzerns und der Tochtergesellschaften die Vermögensgegenstände und Schulden zeitnah nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet und spiegelt diese Bewertung aktuell und angemessen das Ertragspotential der Gesellschaften bzw. des Konzerns wider?

11. Ist in den letzten fünf Jahren die Werthaltigkeit der Buchwerte in der Bilanz der DB AG, der des DB-Konzerns und der Tochtergesellschaften im Rahmen der Bilanzierung regelmäßig überprüft worden?

12. Sind die in der Bilanz der DB Netz AG zum 31. Dezember 2006 ausgewiesenen Buchwerte durch die erwarteten Erträge aus der Vermarktung der Infrastruktur gedeckt?

13. Folgt die bilanzielle Bewertung der Beteiligung der DB AG an der DB Netz AG zum 31. Dezember 2006 einem Ertragswertkalkül?

14. Aus welchen Rechtsvorschriften ergibt sich eine Begrenzung der Trassenpreise für die Zukunft, welche die Erwartung rechtfertig, dass sich für das Eisenbahn-Infrastrukturvermögen kein dem Buchwert übersteigender höherer Ertragswert ergibt?

15. Wie hoch ist nach Ansicht der Bundesregierung eine angemessene marktübliche und risikoadäquate Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals eines Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens?

16. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Eigenmittelinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur von der DB Netz AG oder von der DB AG finanziert werden?

17. Bedeutet die Regelung in § 3 Abs. 2 des Entwurfs des Bundesschienenwegegesetzes (BSEAG-E), dass die jährlichen Zuschüsse des Bundes von bis zu 2,5 Mrd. Euro investiv und konsumtiv (laufender Instandhaltungsaufwand) verwendet werden dürfen?

18. Ist der Entwurf einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Sinne des § 4 BSEAG zwischen der Bundesregierung und der DB Netz AG bereits ausverhandelt?

    Wenn nein, welches ist der Verfahrensstand?

19. Falls die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung noch nicht ausverhandelt ist, welches sind die wesentlichen Dissenspunkte zwischen Bundesregierung und DB Netz AG, die zum jetzigen Verhandlungsstand noch geblieben sind?

20. Ist es nach dem Verständnis der Bundesregierung möglich, dass eine Teilprivatisierung der DB AG faktisch vollzogen wird, bevor eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wirksam abgeschlossen ist?
21. Beabsichtigt die Bundesregierung die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und damit die neue Finanzierungssystematik für das Bundesschienenwegenetz mindestens ein Jahr lang praktisch zu erproben, bevor die Teilprivatisierung der DB AG faktisch vollzogen wird?
22. Entspricht der von der DB AG im Juli 2007 vorgelegte „Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2006“ nach Ansicht der Bundesregierung dem Berichtsprofil, wie es in § 6 BSEAG vorgesehen ist?

    Falls nein, welche Änderungen hält die Bundesregierung für erforderlich?
23. Setzt eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwingend eine Verpflichtungsermächtigung des Deutschen Bundestags als Haushaltsgesetzgeber voraus, und in welcher Höhe wäre eine solche Verpflichtungsermächtigung zu erteilen?
24. Wieso beinhaltet die Neufassung des Regulierungsrechts im Gesetzentwurf keine Überarbeitung der Entgeltregulierung?
25. Hält die Bundesregierung eine Entgeltregulierung nach den Grundsätzen der „Kosten effizienter Leistungserbringung“ oder einer „Price-Cap-Regulierung“ bzw. „Revenue-Cap-Regulierung“ für erforderlich, und welches sind die maßgeblichen Erwägungen für die Position der Bundesregierung?
26. Setzt die in der Begründung des Gesetzentwurfes auf Seite 26 vertretene Argumentation, nach den öffentlich rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der „Begrenzung der Trassenpreise“ sei davon auszugehen, dass sich für das Eisenbahninfrastrukturvermögen kein dem Buchwert übersteigender höherer Ertragswert ergebe, eine Weiterentwicklung der jetzt bestehenden Entgeltregulierung im Allgemeinen Eisenbahngesetz voraus oder kann dieses Ziel auch mit der jetzigen Entgeltregulierung erreicht werden?

Berlin, den 11. Juli 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333